

CA1  
T120  
-1990  
H37

**BACKGROUND** - Transport Canada is a national and international leader in initiatives involving the transportation of persons with disabilities. In 1979, Transport Canada began a program that has come to include a diversity of activities to remove obstacles for travellers with disabilities to transportation modes and facilities under federal jurisdiction.

Following are some of Transport Canada's activities. The many significant initiatives undertaken by transportation operators, including those that are Crown Corporations, are not included in this description and information on their efforts should be requested from the carrier or facility operator involved.

## 1. **CONSULTATION**

Transport Canada carries out extensive consultation. Seeking comment on all program activities, including policy development, the Department confers with numerous individuals and groups at the community level as well as funding the operation of two committees:

- A new Ministerial Committee, the Advisory Committee on Accessible Transportation (ACAT), has now been established. Succeeding the Transportation of Disabled Persons Implementation Committee, it provides for a continuing representation from industry and a broader base of consumer groups of persons with disabilities; and
- the Federal/Provincial/Territorial Committee, made up of representatives from the federal, provincial and territorial governments.

## 2. POLICY

Amendments to the National Transportation Act, which became law in July 1988, mean that the National Transportation Agency can require carriers and terminal operators for air, rail, ferry and the Roadcruiser bus of Newfoundland, to provide access for travellers with disabilities to equipment, terminals and services.

A special report on Intercity Bus Accessibility has been submitted to, and approved, by the Council of Deputy Ministers of Transportation. This report essentially commits the federal, provincial and territorial governments to develop an implementation strategy for increasing accessibility in the intercity bus mode and reporting progress to Deputy Ministers at least annually. A first report is planned for September 1990.

Transport Canada is also funding the development of North America's most comprehensive data base on transportation and persons with disabilities. The information base, to be completed in 1990, will be made available on-line from a super micro-computer. Government, industry and the general public will be able to use the data base to analyze barriers to transportation and develop policy.

### **3. AIRPORTS**

Between 1980 and 1988, Transport Canada spent approximately \$17 million to improve accessibility at airports. These efforts involve parking, curb cuts, entrances, corridors, floors, stairs, ramps, elevators,



washrooms, handrails, counters, drinking fountains, telephones, alarms and concessions. These activities are ongoing. As a result of Transport Canada sponsored studies conducted by the Canadian National Institute for the Blind and the Canadian Hearing Society, two projects are currently being developed: (a) an airport demonstration that would test 'talking signs' and (b) the use of tactile surfaces for orienting and directing blind/visually impaired travellers in an airport environment. Two special low-floor, 4-person transfer vehicles will ferry passengers with mobility disabilities or stamina difficulties over some of the long distances experienced in airport terminals. The two units are expected to be tested at two airports (Halifax and Vancouver) beginning in late Summer 1990.

#### **4. INTERCITY BUS**

At a cost of \$250,000 Transport Canada funded the development of a mechanized lift for intercity buses. The lift is part of the structure of the bus, which permits safer and more dignified access for persons with disabilities. For a further \$90,000 the technology was demonstrated in a 12-m (40') intercity MCI coach now operating on a regular bus route in Newfoundland (Roadcruiser). The

Department then made this technology available to Canada's other major bus manufacturer, Prévost Car Inc. of Quebec in its Mirage XL line.

Transport Canada has agreed to provide \$1.2 million towards the purchase and demonstration of six lift-equipped buses by Canada Coach Lines Ltd., to be used in a three-year project in the Kitchener-Hamilton-Niagara Falls-Buffalo corridor. By providing a lift-equipped accessible bus for each departure on this route, it is expected that valuable information will be obtained on market demand and the economics of accessible bus services. This demonstration was inaugurated on October 10, 1989, by the Minister of State for Transport.

In addition, Transport Canada has completed development of working models of two station-based boarding systems built under contract (\$95,000). These devices are aimed at providing safe and dignified boarding methods for persons with mobility disabilities to existing intercity buses. Assessments are now underway to determine the demonstration potential for either or both of these devices.



The prototype development of a longer 14-m or 45' accessible bus is also being supported by the Department. Initially undertaken in response to industry concerns over lost capacity in the early accessible buses with built-in lifts, the current longer bus design also features a higher-quality ride and air circulation system, up to four wheelchair positions, and an accessible washroom, hence providing a possible alternative to passenger rail services on some routes. It is expected that this bus, which is the first of its kind in the world, will be showcased at the Canadian Bus Association Annual meeting in May 1990 and again in Ottawa during National Access Awareness Week in June.

## **5. URBAN TRANSPORTATION**

Since 1979, a number of activities have been undertaken in respect of urban transportation of persons with disabilities. These have included two demonstration projects for the transportation of seniors in Manitoba, assistance to urban para-transit operators, and demonstration of the "Mobility Club" concept in urban and rural New Brunswick. Other projects have included the

publication of a "Mobility Club" handbook, an accessible van service at Expo 86, and two demonstrations of computerized para-transit scheduling and brokerage systems in Vancouver and Edmonton. The latter brokerage services showed increased productivity and decreased operational costs of transportation systems.

In 1988/89 Transport Canada contributed \$145,000 towards a joint project with the province of Ontario for the operation of four accessible mini-vans by two Ottawa-area taxi operators (Blue Line and A-1 Taxi). Information from this demonstration of an integrated accessible taxi service will be useful in determining its viability as an alternative service or as a complementary service to urban para-transit services. The project will be completing the first year of a 2-year demonstration in May 1990. A report on the project is expected to be completed in June/July 1990. Another accessible taxi demonstration is expected to begin during the summer of 1990 in four communities in Quebec as a joint federal/provincial project under an Economic and Regional Development Agreement.

## **6. PERSONAL VEHICLES**

Transport Canada (Road Safety) has published a safety standard for restraint systems for children and small adults with disabilities where specially designed seats are placed on the conventional seats of passenger cars. The Transportation Development Centre is also pursuing efforts via the Canadian Standards Association (CSA), the Canadian Urban Transit Association (CUTA) and a number of provincial governments to develop test methods and standards for wheelchair/passenger restraints.

## **7. LIFTING DEVICES FOR AIR AND FERRY MODES**

Transport Canada has completed the development of an aircraft boarding system for use at airports that do not have air-bridges for boarding passengers between terminal buildings and large aircraft. It is planned to test and evaluate the device at three airports across the country.

As some of the older federally subsidized ferries are inaccessible and yet expected to remain in service for



several years, concepts are currently being developed for both an accessible boarding system and a method for moving between decks.

## **8. COMMUNICATION FOR ALL MODES**

In recognition of the obstacles facing persons with sensory disabilities in transportation, approximately \$330,000 has been expended and a further \$590,000 of activities planned to develop ways of removing such obstacles. Included in this category are reports by the Canadian National Institute for the Blind and the Canadian Hearing Society. Information from those reports is being incorporated in accessibility standards via the Canadian Standards Association and the National Transportation Agency.

As well, the "next generation", more "friendly" communication system (Communicaid II) has been completed. It uses the latest computer technology for providing information to persons with sensory disabilities. While features such as large print and touch and voice activation of the system are being included, it is intended to integrate the system at regular information booths at

terminals to provide information on travel, terminal and area services for all persons. Evaluation testing of this innovative communication module at Vancouver airport began in early May 1990.

## **9. RURAL AND SMALL URBAN TRANSPORTATION**

In response to the lack of accessible transportation in these areas, Transport Canada created a program to provide capital funding towards the purchase of accessible vehicles to transport disabled and elderly persons in small urban and rural areas across Canada. In five years of operation, grants totalling over \$3 million have been made towards the purchase or retrofitting of 130 vehicles. In a recent assessment of the program in Manitoba, it was noted that senior citizens were especially benefitting from this program, with over 85% of riders 65 years of age or older.

## 10. PUBLIC EDUCATION

Transport Canada expended \$100,000 to hold the Fourth International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons in 1986.

The Department informs and invites feedback on its activities through the publication of "MOBILITY PLUS" newsletters, information bulletins, press releases and individual speaking engagements. In 1988/89, in cooperation with the National Transportation Agency, Transport Canada held four regional workshops on the transportation needs of persons who are blind or visually disabled (Halifax, Montreal, Toronto, and Edmonton). Two further workshops were held in March of 1990 on transportation problems and the needs of persons who are deaf or hard of hearing. An "action plan" follow-up is being prepared; it will build on these workshops and recent major studies completed on the travel needs of blind or visually impaired persons and those who are deaf or hard of hearing.



A video, recently completed, is aimed at air-carrier flight personnel to assist them in attitudes and procedures for the pre-briefing sessions for travellers with special needs.

Transport Canada also will be coordinating a variety of activities, exhibits and ceremonies in conjunction with the June 10-16, 1990 National Access Awareness Week. It also expects to be co-sponsoring two workshops in cooperation with the Transportation Research Board (U.S.) on Airport Accessibility (June 1990) and Automobile Accessibility (September 1990).

aveugles ou des handicapés visuels. Deux autres ateliers portant sur les problèmes et les besoins de transport des sourds ou des malentendants ont eu lieu en mars 1990. On prépare actuellement un suivi du "plan d'action" qui sera basé sur ces ateliers et sur de récentes études importantes sur les besoins en matière de transport des aveugles ou des malvoyants ainsi que des sourds ou des malentendants.

Récemment, on a terminé un vidéo à l'intention du personnel navigant des transporteurs aériens pour les aider relativement aux attitudes et aux procédures en vue des séances d'information à l'intention des voyageurs qui ont des besoins spéciaux.

Transports Canada coordonnera également une foule d'activités, d'expositions et de cérémonies dans le cadre de la Semaine nationale pour l'intégration des personnes handicapées qui se tiendra du 10 au 16 juin 1990. Transports Canada prévoit aussi parrainer deux ateliers avec le Transportation Research Board (É.-U.) sur l'accessibilité des aéroports (juin 1990) et sur l'accessibilité des automobiles (septembre 1990).

un programme visant à financer l'achat de fourgonnettes accessibles devant servir à transporter les personnes handicapées. Depuis cinq ans, des subventions de plus de trois millions de dollars ont été versées pour l'achat ou d'adaptation de 130 véhicules. Lors d'une évaluation de ce programme au Manitoba, on a constaté que celui-ci profite surtout aux personnes âgées. En effet, 85 p. 100 de la clientèle est âgée de 65 ans ou plus.

## 10. INFORMATION PUBLIQUE

Transports Canada a dépensé 100 000 \$ pour qu'ait lieu en 1986 la quatrième Conférence internationale sur la mobilité et le transport des personnes âgées et handicapées.

Le Ministère informe en outre tous les intéressés sur ses activités et sollicite les réactions en publiant un bulletin intitulé "Accès direct", des bulletins d'information, des communiqués et en organisant des conférences. En 1988-1989, Transports Canada a organisé, en collaboration avec l'Office national des transports, quatre ateliers régionaux (Halifax, Montréal, Toronto et Edmonton) sur les besoins en matière de transport des



rapports de l'Institut national canadien pour les aveugles et de la Société canadienne de l'ouïe. L'Association canadienne de normalisation et l'office national des transports incorporent actuellement des renseignements tiré de ces rapports dans des normes sur l'accessibilité.

De plus, on a terminé la conception d'un système de communications moderne et convivial "Communicaid II". Ce système, à la pointe de la technologie informatique, fournit des renseignements aux handicapés sensoriels. Le système, qui utilise de gros caractères et qui est activé par la voix ou le toucher, sera installé aux kiosques d'information dans les aéroports afin de fournir aux passagers des renseignements sur les départs et les arrivées et les divers services offerts sur place. On a commencé à évaluer ce module de communication innovateur à l'aéroport de Vancouver au début de mai 1990.

## 9. TRANSPORTS RURAUX ET PETITS TRANSPORTS URBAINS

En réaction au manque de transports accessibles à la campagne et dans les villes, Transports Canada a créé

## **7. DISPOSITIFS DE LEVAGE POUR LES AVIONS ET LES TRAVERSIEURS**

Transports Canada a terminé la mise au point d'un dispositif d'embarquement pour avion dans les aéroports qui ne sont pas équipés d'une passerelle d'embarquement reliant l'aérogare à l'avion. On a prévu faire l'essai et évaluer cet appareil dans trois aéroports du pays.

Étant donné que certains vieux traversiers que subventionne le gouvernement fédéral sont inaccessibles et qu'ils doivent demeurer en service pour plusieurs années encore, on élabore actuellement un système d'embarquement accessible et une méthode de déplacement entre les ponts.

## **8. COMMUNICATIONS POUR À TOUS LES MODES DE TRANSPORT**

Étant donné les obstacles auxquels font face les handicapés sensoriels, Transports Canada a affecté quelque 330 000 \$ à des activités visant à trouver des moyens d'éliminer ces obstacles et prévoit y consacrer encore 590 000 \$. Seront visés par ces montants, les

## 6. VÉHICULES PRIVÉS

taxis intégré serviront à déterminer sa rentabilité en tant que service de rechange ou service complémentaire aux services de transport semi-collectif urbains. La première année de ce projet de deux ans prendra fin en mai 1990. Un rapport devrait être présenté en juin ou en juillet 1990. Une autre démonstration de ce genre devrait débuter pendant l'été 1990 dans quatre localités du Québec, dans le cadre d'un projet fédéral-provincial relevant d'une entente de développement économique régional.

Transports Canada (sécurité routière) a publié une norme de sécurité sur les dispositifs d'ancrage pour enfants et petits adultes handicapés destinés aux sièges spécialement conçus pour les banquettes d'automobiles. Le Centre de développement des transports déploie également des efforts par l'intermédiaire de l'Association canadienne de normalisation (ACNOR), de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) et de certains gouvernements provinciaux afin d'élaborer des méthodes et normes d'essai pour l'ancrage des fauteuils roulants et la retenue des passagers.



autre fois à Ottawa dans le cadre de la Semaine nationale pour l'intégration des personnes handicapées en juin.

## **5. TRANSPORTS URBAINS**

Depuis 1979, des mesures ont été prises en ce qui a trait au transport urbain des personnes handicapées. Ces mesures comprennent deux projets expérimentaux pour le transport des personnes âgées au Manitoba, l'aide aux exploitants de services de transport semi-collectif urbains, une démonstration du concept "club mobilité" dans les villes et les localités rurales du Nouveau-Brunswick, la publication d'un guide sur le "club mobilité", un service de fourgonnettes accessibles à l'Expo 1986 et deux démonstrations de systèmes informatisés de répartition des services de transport semi-collectif à Vancouver et à Edmonton. Les services de répartition ont d'ailleurs permis d'augmenter la productivité et de réduire les coûts opérationnels des systèmes de transport.

En 1988-1989, Transports Canada a versé 145 000 \$ pour la réalisation, avec la province de l'Ontario, d'un projet prévoyant l'exploitation de quatre mini-fourgonnettes accessibles par deux exploitants de taxis de la région d'Ottawa (Blue-Line et A-1 Taxi). Les renseignements tirés de la démonstration de ce service de

En outre, Transports Canada a terminé la mise au point de deux modèles de dispositif d'embarquement non incorporé construits par contrat (95 000 \$). Ces appareils visent à fournir des moyens d'embarquement sûrs et dignes pour les personnes à mobilité réduite dans les autocars actuels. On procède actuellement à des évaluations pour déterminer s'il serait possible d'organiser des démonstrations pour l'un de ces deux appareils ou pour les deux.

Le Ministère appuie aussi l'élaboration du prototype d'un autocar accessible de 14 mètres (45 pieds). Ce projet a d'abord été entrepris en réponse aux préoccupations de l'industrie quant à la capacité réduite des premiers autocars accessibles avec plate-forme élévatrice intégrée. Plus long que les autocars classiques, le modèle actuel offre aussi plus de confort, un meilleur système de ventilation, jusqu'à quatre places pour des fauteuils roulants et une toilette accessible. Il constitue, par conséquent, une solution de rechange possible aux services ferroviaires voyageurs sur certains parcours. On prévoit que cet autocar, le premier en son genre au monde, sera exposé à la réunion annuelle de l'Association canadienne de l'autobus qui se tiendra en mai 1990 et une

#### 4. AUTOCARS

Transports Canada a versé 250 000 \$ pour financer la mise au point d'une plate-forme élévatrice pour autocar. Cette plate-forme est intégrée à la structure des autocars, ce qui permet un accès plus sûr et plus digne pour les personnes handicapées. Pour 90 000 \$ de plus, ce dispositif a été mis à l'essai dans un autocar de 12 mètres (40 pieds) de MCI qui effectue un parcours régulier à Terre-Neuve (le Roadcruiser). Le Ministère l'a ensuite mis à la disposition de l'autre principal exploitant d'autocars au Canada, soit Prévost du Québec pour son modèle Mirage XL.

Transports Canada a maintenant convenu de verser 1,2 million de dollars pour l'achat de six autocars avec plate-forme par la Canada Coach Lines Ltd. Ces autocars seront utilisés dans un projet de trois ans dans le couloir Kitchener-Hamilton-Niagara Falls-Buffalo. Le Ministère prévoit qu'en mettant en service un autocar accessible de ce type pour chaque départ sur ce parcours, il obtiendra des renseignements précieux sur les besoins de la clientèle et l'exploitation du service. Ce projet a été inauguré officiellement le 10 octobre 1989 par le ministre d'État des Transports.



### 3. AÉROPORTS

Entre 1980 et 1988, Transports Canada a consacré environ 17 millions de dollars afin d'améliorer l'accessibilité aux aéroports en aménageant des parcs de stationnement, des bateaux de trottoir, des entrées, des couloirs, des étages, des escaliers, des plans inclinés, des ascenseurs, des toilettes, des mains-courantes, des comptoirs, des fontaines, des téléphones, des dispositifs d'alarme et des concessions. Ces travaux se poursuivent. Les études effectuées par l'Institut national canadien pour les aveugles et la Société canadienne de l'ouïe, qui sont subventionnées par Transports Canada, ont permis d'élaborer deux projets. Le premier consiste à mettre à l'essai des "panneaux sonores" et des surfaces tactiles qui orienteront et dirigeront les aveugles et les handicapés visuels dans les aéroports. Le deuxième projet consiste à faire l'essai de deux véhicules spéciaux à plate-forme basse qui permettront de transporter quatre personnes à mobilité réduite ou qui ont moins d'endurance sur de longues distances comme il faut souvent en parcourir dans les aéroports. Les deux véhicules seront mis à l'essai dans deux aéroports (Halifax et Vancouver) à compter de la fin de l'été 1990.

handicapées l'accès à l'équipement, aux gares et aux services.

Le Conseil des sous-ministres du transport a approuvé un rapport spécial sur l'accessibilité aux autocars. Ce rapport engage principalement les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux à élaborer une stratégie de mise en œuvre visant à améliorer l'accessibilité au transport interurbain par autocar et à faire rapport de l'avancement de ces travaux aux sous-ministres au moins une fois par année. Le premier rapport est prévu pour septembre 1990.

Transports Canada finance également la mise au point de la base de données la plus complète en Amérique du Nord sur le transport et les personnes handicapées. Cette base d'information, qui sera terminée en 1990, sera accessible en direct à partir d'un super micro-ordinateur. Le gouvernement, l'industrie et le grand public pourront consulter cette base de données aux fins d'analyse des obstacles au transport des personnes handicapées et d'élaboration des politiques.

de personnes et une foule de groupements  
communautaires et finance les travaux de deux comités :

- un nouveau comité ministériel, le Comité consultatif sur le transport accessible, a maintenant été créé et il succède au Comité de mise sur pied des services de transport pour personnes handicapées. Ce comité regroupe, sur une base permanente, des représentants de l'industrie, et de nombreuses associations de personnes handicapées;

- le Comité fédéral, provincial et territorial, constitué de représentants des administrations fédérale, provinciale et territoriale.

## 2. POLITIQUE

Aux termes des nouvelles dispositions de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, qui sont entrées en vigueur en juillet 1988, l'Office national des transports peut obliger les transporteurs et les exploitants de services aériens, ferroviaires, de traversiers et de l'autocar Roadcruiser à Terre-Neuve à assurer aux personnes



**CONTEXTE** - Transports Canada est, sur les plans national et international, à l'avant-garde pour les initiatives concernant le transport des personnes handicapées. En 1979, le Ministère lançait un programme qui en est venu à comprendre un éventail d'activités visant à supprimer les obstacles auxquels font face les voyageurs handicapés lorsqu'ils veulent utiliser les modes et les installations de transport de compétence fédérale.

Ces quelques pages décrivent brièvement certaines activités de Transport Canada. Les nombreuses initiatives importantes prises par des compagnies de transport, et il fautrait demander à ces transporteurs ou exploitants des renseignements sur les efforts qu'ils déploient.

## 1. CONSULTATION

Transports Canada mène des consultations de grande envergure. Afin d'obtenir des observations sur tous les programmes, notamment sur l'élaboration des politiques, le Ministère s'entretient avec un grand nombre